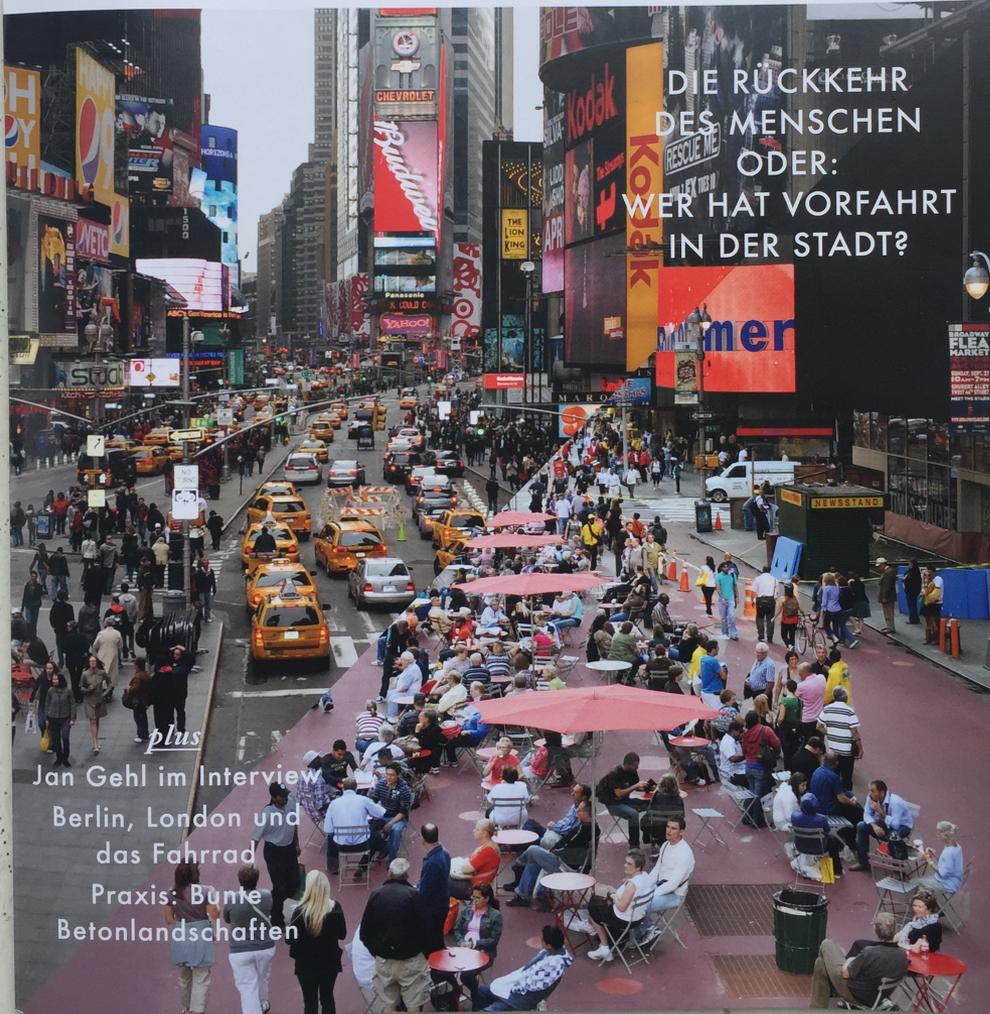


JULI 2016

MAGAZIN FÜR LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

# G+L GARTEN + LANDSCHAFT



DIE RÜCKKEHR  
DES MENSCHEN  
ODER:  
WER HAT VORFAHRT  
IN DER STADT?

*plus*

Jan Gehl im Interview  
Berlin, London und  
das Fahrrad  
Praxis: Bunte  
Betonlandschaften

# DIE RÜCKKEHR DES MENSCHEN — AUFPRALL PROGRAMMIERT?

Es gibt sie längst: Konzepte, die das Kräfteverhältnis von Auto und Fußgänger im Straßenverkehr Richtung Gleichberechtigung verschieben wollen. „Shared Space“ und Begegnungszonen etwa sind Ansätze, um die Dominanz motorisierter Fortbewegung im Stadtbild zu brechen. Es sollte aber nicht bei Standard-Lösungen bleiben. Vielmehr muss es um die Frage gehen: Wie wird Straße als Freiraum erleb- und verhandelbar? Und: Wie ermöglicht Gestaltung ein funktionierendes Miteinander von Mensch und Maschine?

Der Tempelgraben in Aachen ist zum einheitlichen Stadtboden geworden. Gehweg und Fahrspuren heben sich nur durch kleinen Fugen und weiße Natursteinlinien voneinander ab.

Foto: Wikimedia

Wird Autofahren wie Zugfahren? Fahren wir bald in einer Reihe von Kapseln lautlos über die Autobahn? Das Zukunftsinstitut von Matthias Horx sagt: ja. Bis dahin wird es zwar noch dauern; Autos sind im Autobauerland Deutschland nicht nur Lebensgefühl und Statussymbol. So schnell geben das die Deutschen nicht auf. „Tief sitzende kulturelle Gewohnheiten lassen sich nicht über Nacht umkrempeln“, so Horx. Schaut man genau hin, lässt sich in den großen, dichter werdenden Städten aber ein Umdenken beobachten. Längst nicht mehr jeder hat ein eigenes Auto, Fahrräder und öffentliche Verkehrsmittel sind im Berufsverkehr auf verstopften Straßen oft eine probate Alternative. Je jünger die Stadtbewohner, desto flexibler sind sie in der Wahl ihrer Verkehrsmittel.

Wenn es also auf lange Sicht weniger Autos gibt, werden früher oder später die Straßen als Freiraum verhandelbar. Landschaftsarchitekt Carlo W. Becker, Mitgründer von bgmr Landschaftsarchitekten fordert: „Die Verkehrsflächen müssen mehrdimensionaler werden. Ich rede von Multidimensionierung, also nicht nur die Interessen des Autoverkehrs, sondern auch die Codes der Anwohner, der Klimaanpassung, der Stadtgestaltung müssen mitgedacht werden.“ Am Harras in München

ist das geschehen. Aus einem reinen Verkehrsplatz wurde ein Quartiersplatz für den Stadtteil Sendling, entworfen vom Berliner Büro bbz Landschaftsarchitekten. Der Weg dafür wurde frei, weil man die Straßenführung änderte. Vorher umtoste der Verkehr eine kleine Insel mit Bäumen und verdrängte den Spaß daran, sich hier aufzuhalten. Jetzt gibt es einen Knoten im Süden, so dass die Straße im Norden des Harras komplett entfallen konnte. Es entstand ein kleiner, aber feiner Aufenthaltsort mit langen Sitzbänken und Brunnen. Welche Qualität ein solcher Freiraum im dichten Sendling hat, zeigte sich schon während der Bauzeit: Gastronomen stellten ihre Tische und Stühle auf dem künftigen Platzbereich einfach in die Baustelle.

**FUSSGÄNGER GEGEN AUTOS**

Natürlich ist es nicht einfach, die Belange von Fußgängern, Radfahrern und Anrainern gleichberechtigt zum Auto durchzusetzen. Das Interessengemenge ist komplex. Geschäftsleute wollen Durchgangsverkehr und Parkplätze. Autofahrer möchten möglichst bequem überall hinkommen, Fußgänger nicht an Blechlawinen vorbeilaufen. Häufig gewinnt das Auto. Ohne geht es oft noch nicht. Muss es aber auch nicht. Sieht man am Harras deutlich. Instrumente, um Straßen zu bändigen, ohne



Der Harras in München ist zum qualitativollen Aufenthaltsort mit Brunnen, langen Sitzbänken und viel Freifläche geworden.



Früher (links) zerschnitten Straßen und Wege den Münchner Harras. Heute (rechts) gibt die vereinfachte Straßenführung den Menschen mehr Raum.

das Auto zu verbannen, gibt es bereits zahlreiche: verkehrsberuhigte Bereiche, Spielstraßen, Begegnungszonen, Shared Space. Die anspruchsvollste Variante darunter ist wohl letztere. Shared Space steht für eine Zone, in der jeder auf jeden Rücksicht nehmen muss, alle Verkehrsteilnehmer müssen sich den Straßenraum gleichberechtigt teilen: Verkehrsschilder, Fußgängerinseln, Ampeln und andere Barrieren sollen hier nicht mehr nötig sein. Eine der ersten Städte in Deutschland, die das Konzept umsetzten, war Böhme in Niedersachsen. Sie nahm von 2004 bis 2008 am EU-Interreg-Projekt Shared Space teil und gestaltete ihren zentralen Platz- und Straßenzug um. Roter Klinker zieht sich von Hauskante zu Hauskante, nur weiße Orientierungslinien weisen auf Geh- und Fahrwege hin. Nach fast zehn Jahren kann man sagen: In Böhme ist Shared Space ein Erfolg. Auch die Veränderungen kritisch gegenüberstehenden Geschäftsleute sind angetan: Der Durchgangsverkehr wurde nicht auf eine Umgehungsstraße umgeleitet, sondern führt immer noch an ihren Läden vorbei. Allein: Wie so viele dieser Projekte ist es eines von Verkehrsplanern. Die Gestaltung ist rein funktional, von einer echten gestalterischen Aufwertung kann nicht die Rede sein. Sieht man die Straße als Freiraum, werden solche Projekte künftig zwingend eine Domäne der

**4000  
HEKTAR**

Straßenland – Straßen, Wege und Plätze – hat Bayerns Hauptstadt München.



# „DIE VERKEHRSFLÄCHEN MÜSSEN MEHRDIMENSIONALER WERDEN. ICH REDE VON MULTICODIERUNG“

CARLO W. BECKER

BGMR LANDSCHAFTSARCHITEKTEN, LEIPZIG

Landschaftsarchitektur. Und es gibt auch jetzt schon Beispiele, an denen Landschaftsarchitekten maßgeblich gearbeitet haben. Am Templergaben in Aachen haben sinai Landschaftsarchitekten mit den Verkehrsplanern von GRI GmbH den zentralen Bereich am historischen Hauptgebäude der RWTH als zusammenhängenden Campus neu gestaltet. Über die stark frequentierte Straße hinweg ziehen sich Basaltplatten, gegliedert von hellen Linien, und vermitteln den Eindruck eines zusammengehörenden Stadtraums. Alles liegt nahezu auf einem Niveau. Nur die drei Zentimeter hohen Streifen trennen die Bereiche für Fußgänger und Autos. Der Masterplan von Machleidt+Partner und sinai sah am Templergaben einen Shared Space vor. Entsprechend plante sinai. Doch: Aus der Widmung wurde nichts. Die Tücken des Konzepts waren zu groß.

## POLITISCHER WILLE UND MUT

„Shared Space“ existiert in der deutschen Straßenverkehrsordnung nicht, die Stadt ruderte zurück. Der Templergaben wurde nur zur Tempo-30-Zone. Zu riskant war der Stadt die Haftungsfrage bei Unfällen. Weil die Gestaltung als einheitlicher Stadtboden ohne Bordstein trotzdem die Anmutung einer Fläche hat, auf der das Auto keinen Vorrang hat, ist der Gedanke der besseren Nutzbarkeit des öffentlichen Raums aber nicht verloren gegangen. Der Templergaben werde als Campus und Treffpunkt genutzt, betont Bernhard Schwarz, einer der Partner von sinai. Das Beispiel zeigt: Es gehört viel politischer Wille und Mut dazu, alternative Verkehrskonzepte durchzusetzen. Das hat auch Carlo Becker erfahren, der mit bgmr die freiraumplanerischen Gutachten von München und Nürnberg bearbeitete. Das Gutachten

Freiraum München 2030 wurde im Januar den Münchnern vorgestellt und soll im kommenden Jahr beschlossen werden. Der Aktionsplan für Nürnberg ist schon durch den Stadtrat. Der Verkehr ist in beiden Konzepten ein wichtiger Punkt. 4 000 Hektar Straßenland – Straßen, Wege und Plätze – hat zum Beispiel München. Die gilt es genauer zu betrachten. Viele heute verkehrsdominierte Orte hat die Stadt ohnehin im Visier. Mit dem Harras oder auch dem Petuelpark auf dem neuen Tunnel des mittleren Rings hat man bereits einige Freiräume neu geschaffen, wo früher der



Reallabor, initiiert von der Universität Stuttgart, lotet mit verschiedensten Aktionen das Freiraumpotenzial von Straßen aus.



DIE RÜCKKEHR DES MENSCHEN  
AUFFRALL PROGRAMMIERT

Verkehr dominierte. Neben diesen Maßnahmen wies bgmr im Grünkonzept auch auf weitere Potenziale hin: Stellplätze zum Beispiel an Behörden oder anderen öffentlichen Einrichtungen, die außerhalb der Öffnungszeiten ungenutzt sind. Da muss mutig ausprobiert werden. Nicht überall klappt das. Für Nürnberg schlug bgmr das Projekt „Statt Stellplatz Stadtplatz“ vor. Ziel ist, kleine und große Plätze von parkenden Autos zu befreien. Doch letztendlich gab es zu große Widerstände im Stadtrat. Der Aktionsplan wurde ohne das Stellplatz-Stadtplatz-Konzept beschlossen. Es gibt nur einen abgemilderten Hinweis im Masterplan.

## FREIRAUMPOTENZIAL DER STRASSEN

Die Impulse müssen von anderer Seite kommen. Wie in Stuttgart. Die Stadt ist seit diesem Jahr ein Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur, gefördert vom baden-württembergischen Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst. Das Ganze läuft unter der Schirmherrschaft der Universität Stuttgart. Die Realexperimente, also die Projekte, die die Uni gemeinsam mit

Bürgern entwickelt, getestet und auch evaluiert, sind zum Beispiel ein Lastenradverleihsystem, eine Bürgerrikscha oder die Parklets: Einzelne Parkplätze werden temporär zu öffentlichem Raum und so zum Beispiel zu einem Treffpunkt für Anwohner. Das Reallabor unterstützt bereits existierende Bürgerinitiativen wie Critical Mass, die regelmäßig die Straßen mit Fahrrädern erobern. Im Anschluss an die Fahrrad-Aktion werden auch andere Initiativen in Stuttgart diskutiert und vorgestellt. Das Reallabor versteht sich als Vermittler und Plattform, um zivilgesellschaftliche Initiativen zu vernetzen, Synergien zwischen ihnen zu schaffen und den Kreis zu Stadtverwaltung und Politik zu schließen. Antje Stokman, Projektleiterin an der Universität Stuttgart, betont: „Wir sehen das Reallabor als einen methodischen Beitrag dazu, wie man die Diskussion über das Freiraumpotenzial von Straßen anstößt und temporäre Interventionen wie die Parklets, Testplanungen, aber auch langfristige Umgestaltungen initiiert.“ Das Reallabor soll den Blick für eine neue Mobilitätskultur öffnen. Sicher ist: Die wird kommen. Straßen wären dann tatsächlich Freiraum.